

PROSESSHEFTE
INFRASTRUKTUR

Med dette heftet vil vi klargjøre det vi har som bakgrunn for å forstå hvordan infrastrukturen er satt sammen i systemer rundt Kirkenes, og hvordan Kirkenes kan bli koplet på dette systemet i fremtiden.

Vi vil deretter klargjøre hvilke grep vi mener er nødvendige å ta i Sør- Varanger og i Kirkenes sentrum for å knytte seg på dette nettverket, hvordan det kan gjøres og hva vi tror er riktig.

“ Russia, Finland, Sweden and Norway have the ambition to develop an efficient transport system in the Barents Region with good internal connectivity between the Barents countries and with good external links to world markets. The transport system should facilitate Barents regional development and create new opportunities for important industries. The transport system should be developed in a manner that safeguards the environment and improves safety and accessibility for all.

-Joint Barents Transport plan 2013

SJØKANT OG INFRASTRUKTUR

I disse undersøkelsene har vi forsøkt å forstå hvilke store infrastrukturelle endringer som kan tenkes å påvirke byutvikling i Kirkenes. Vi har forsøkt å se helhetlig på sjøkanten som formidler av mennesker og varer i sammenheng med infrastruktur internt i byen og eksternt i kommunen og regionen.

Det har vært viktig å forstå hvilke biter transportsystemene består av, hva som transporteres, hvor og med hva. Vi har skilt mellom forbindelser som vi ser på som usikre, som fremtidig olje-og gasstransport, og de som er sikre og eksisterende, som transport av mennesker, fisk og kongekrabbe. Det har vært viktig å forstå blant annet for å vite hva som trenger og bør få plass ved sjøkanten.

Vi har sett på hvordan to tettsteder i kommunen kan styrkes ved å etablere et nytt knutepunkt for varer og mennesker som knyttes til Kirkenes. I Kirkenes har vi undersøkt hvordan større knutepunkt for varer og mennesker kan fungere for hele kommunen og knyttes til et regionalt nettverk.

Vi vet at Kirkenes ligger strategisk til ved traséen for den nordlige sjørute. På bakgrunn av analysene forstår vi at sterke krefter ønsker å etablere et knutepunkt for omlastning av varer og olje-og gassrelaterte produkter i området rundt Kirkenes. Om dette vil skje og når er usikkert. Noe som er sikkert er at den nordlige sjørute vil bli brukt i større grad. På bakgrunn av dette har vi sett på løsninger for en sjøkant i Kirkenes som kan knytte seg på verden via NSR uten tilknytning til de større prosjektene som er usikkert om blir bygd. Vi tror at dette vil gjøre Kirkenes mer robust for endringer og for en usikker fremtid.

STORE TENDENSER OG SYSTEMER



FLYTRAFIKK

I DAG

Kirkenes flyplass Høybuktmoen er storflyplass og har avganger til Oslo flere ganger daglig. Høybuktmoen er også standkvarter for Garnisonen i Sør-Varanger (GSV). Flyplassen ligger 12 km fra Kirkenes, og har flybussforbindelse.

Flyplassen er viktig for turisme og næringsliv i Kirkenes, mange besøkende og pendlere kommer med fly. På grunn av de store avstandene er fly innad i Finnmark en viktig forbindelse for fastboende, og det går daglige avganger fra Kirkenes til Alta, Vardø, Vadsø og Tromsø. Mange russere med grenseboerbevis reiser over grensa til og videre med fly fra Kirkenes fordi flybilletter er mindre kostbart i Norge. Flyplassen blir også brukt til transport av kongekrabbe.

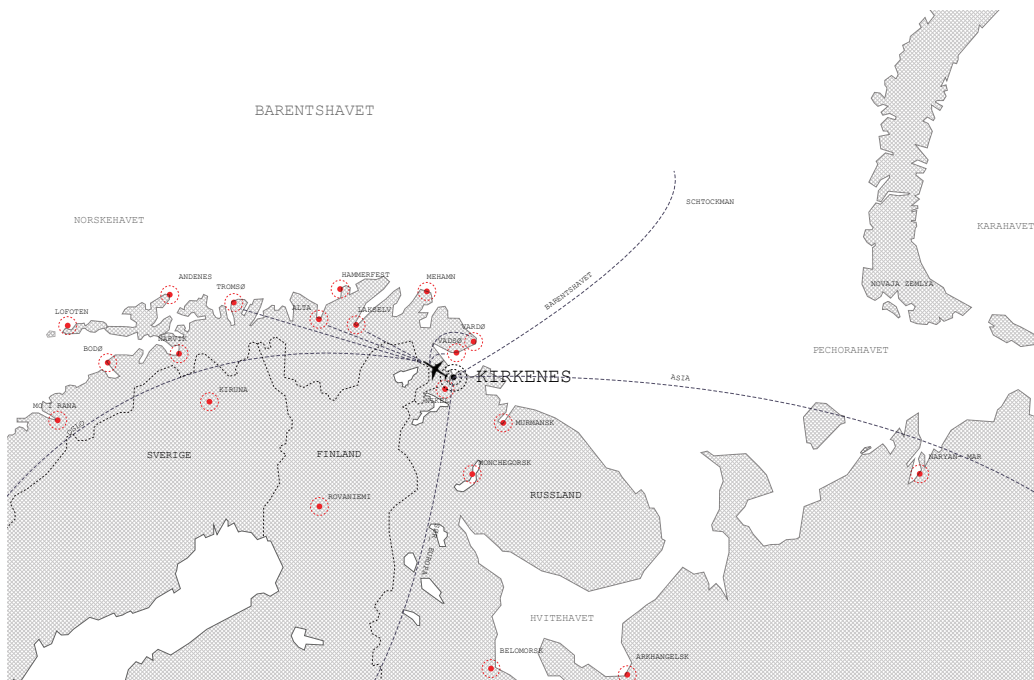
POTENSIALE

Flyplassen bør bygges ut om veksten i næringslivet skal fortsette i Kirkenes. Flyplassen har ikke nok kapasitet i dag, og Kirkenes geografiske posisjon gjør at byen bør ha gode flyforbindelser og ha en flyplass med nok kapasitet.

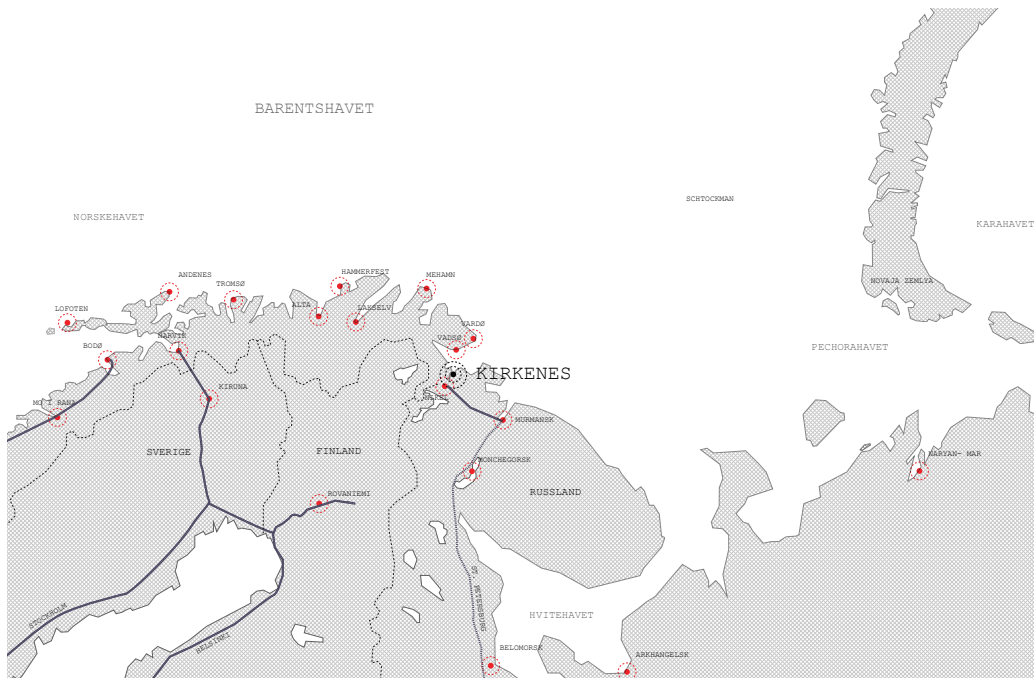
Om det etableres et knutepunkt i Kirkenes knyttet til trafikk i den nordlige sjørute vil det bli en betraktelig økning i frekvensen på flyvningene. Det kan bli aktuelt å fly inn skipspersonale fra hele verden, og en kan også forvente en stor økning i besøkende tilknyttet næringslivet og muligens turisme.

Hvis oljeaktiviteten i Barentshavet blir stor kan det også bli behov for å kunne fly folk ut og inn fra en eventuell base i Kirkenes.

Vi vil ikke undersøke mulige nye flyforbindelser videre.



<http://www.avinor.no/lufthavn/kirkenes>



TOGFORBINDELSER

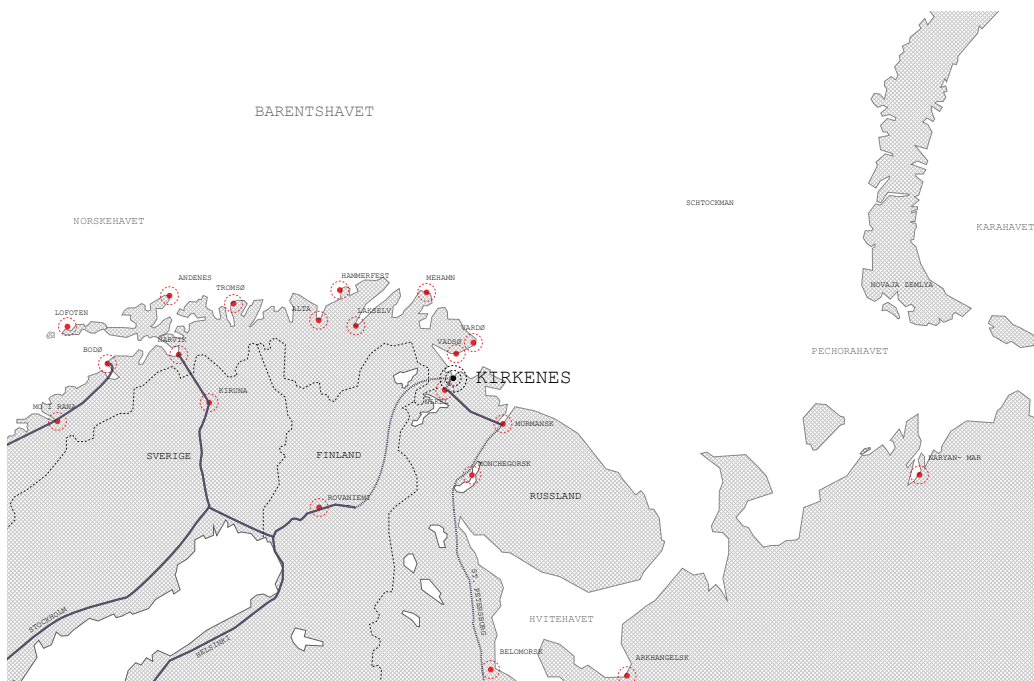
I DAG

Lokalt i Kirkenes finnes en togforbindelse på 8,5 km fra gruven i Bjørnevatn inn til Syd-Varangers gruveområde på høyden over sentrum. Denne linjen transporterer malmen fra gruveområdet til havnen.

Jernbaneforbindelsen i Norge avsluttes i Bodø, men Sverige har en godsforbindelse mellom Kiruna og havnen i Narvik. I Finland avsluttes jernbanen et stykke nord for Rovaniemi.

Russlands jernbane knytter Nikel til Murmansk og derfra går linjer sørover til St.Petersburg. Mellom Nikel og Murmansk går ett passasjertog daglig og avstanden er 206 km. Jernbanen fra Murmansk til St.Petersburg har 4 passasjertog daglig og avstanden mellom byene er 1440 km.

Mellom Kirkenes og jernbanen i Nikel er det 40 km.

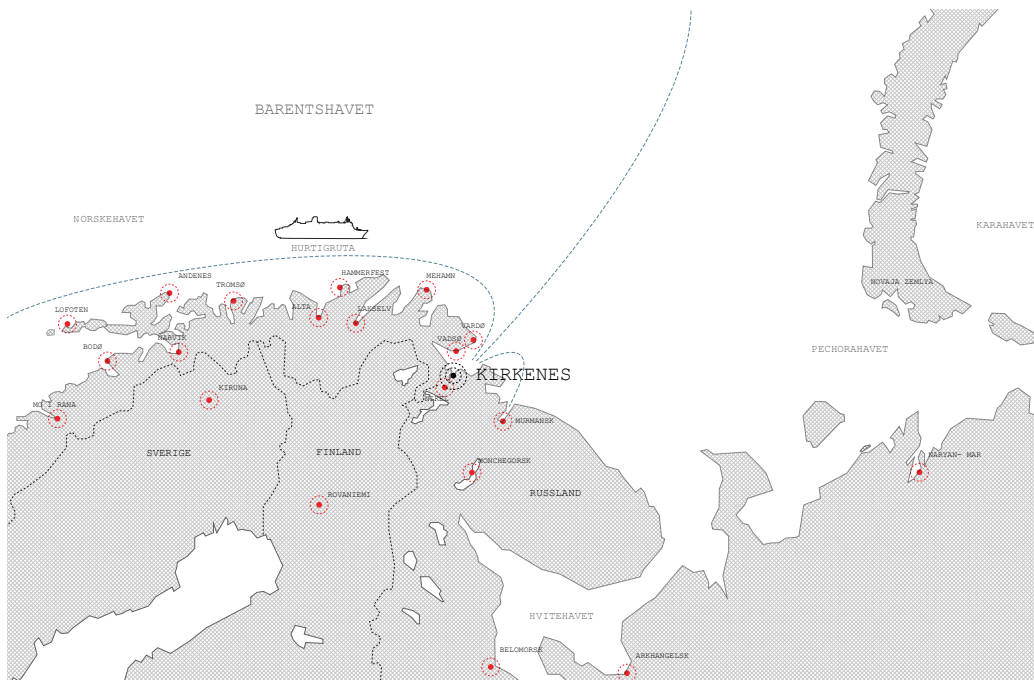
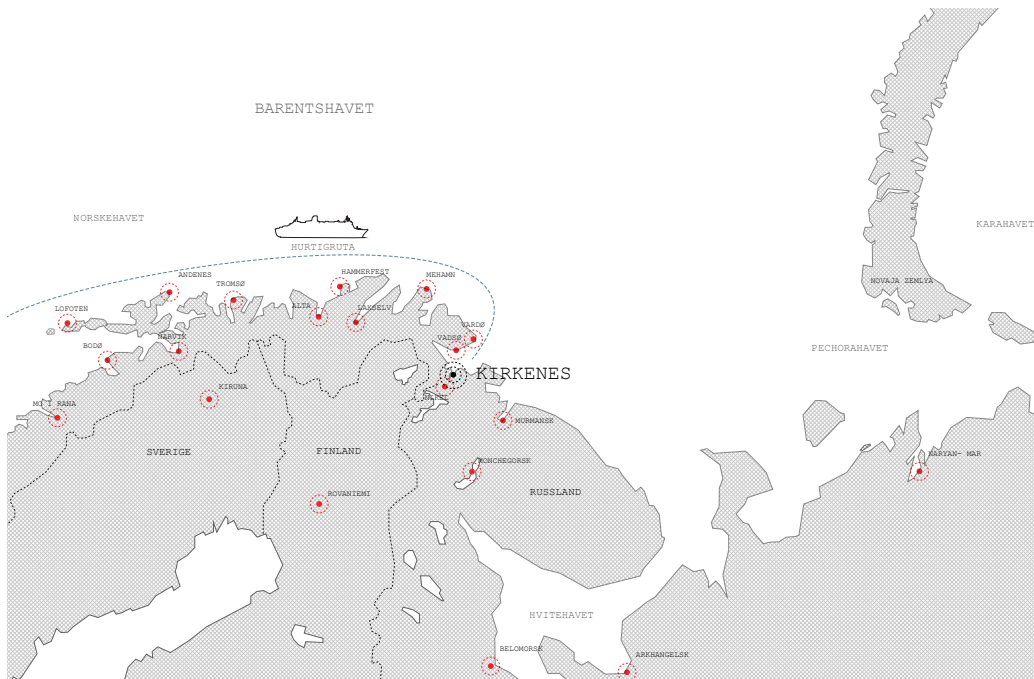


POTENSIALE

Ifølge “Joint Barents Transportplan” vurderes togforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes og mellom Nikel og Kirkenes som av stor betydning for utvikling og transport av varer som jernmalm og mineraler, tømmer, havbruksprodukter og containere. Transport av passasjerer vurderes som interessant men et biprodukt.

Om jernbane bygges kommer an på verdensmarkedets behov for produktene som skal transporteres, politiske forhold og etablering av havner i området. Om det etableres en stor omlastningshavn i Kirkenes vil slike planer mer sannsynlig bli realisert. Det kommer også an på om en finner større forekomster av mineraler i Nord-Finland, om finnene ønsker å bygge en jernbane helt til Kirkenes for å eksportere videre derfra. Om et større knutepunkt etableres på russisk side, vil situasjonen se annerledes ut for jernbaneforbindelse til Kirkenes.

Vi vil foreslå hvordan en jernbane som kan frakte passasjerer og gods/varer kan knyttes til Kirkenes.



HURTIGRUTA

I DAG

Hurtigruta stopper i Kirkenes hver dag fra kl 09.00- 12.30. Mange har Kirkenes som siste stoppested, men også noen starter reisen sørover fra Kirkenes eller blir med nedover igjen. Flyplassen er en viktig forbindelse for folk ut og inn.

Hurtigruta skaper grunnlag for lokal verdiskapning oppover hele kysten, og selskapet regner selv med å stå for 15% av hotelopphold i Norge fra utlandet. De regner seg selv som en reiselivsmotor og ønsker fremover å satse i større grad på arktisk turisme og norsk lokalmat. Turisme har vokst frem som er viktig næring i Kirkenes, og tilknytningen til Hurtigruta sørger for en jevn strøm av turister. (60 tusen i året i følge hurtigruta selv)

Vinteraktivitetene som selges tilknyttet Hurtigruta har blitt firedoble mellom 2006 og 2012. De mener at potensialet er stort for å utvikle Finnmark som en helårsdestinasjon for turisme. I Kirkenes bli turister i dag tilbudt mange aktiviteter som hundesledekjøring, kongekrabbesafari og turer til grensen til Russland. Mange som kommer til byen med Hurtigruten reiser også rett hjem.

POTENSIALE

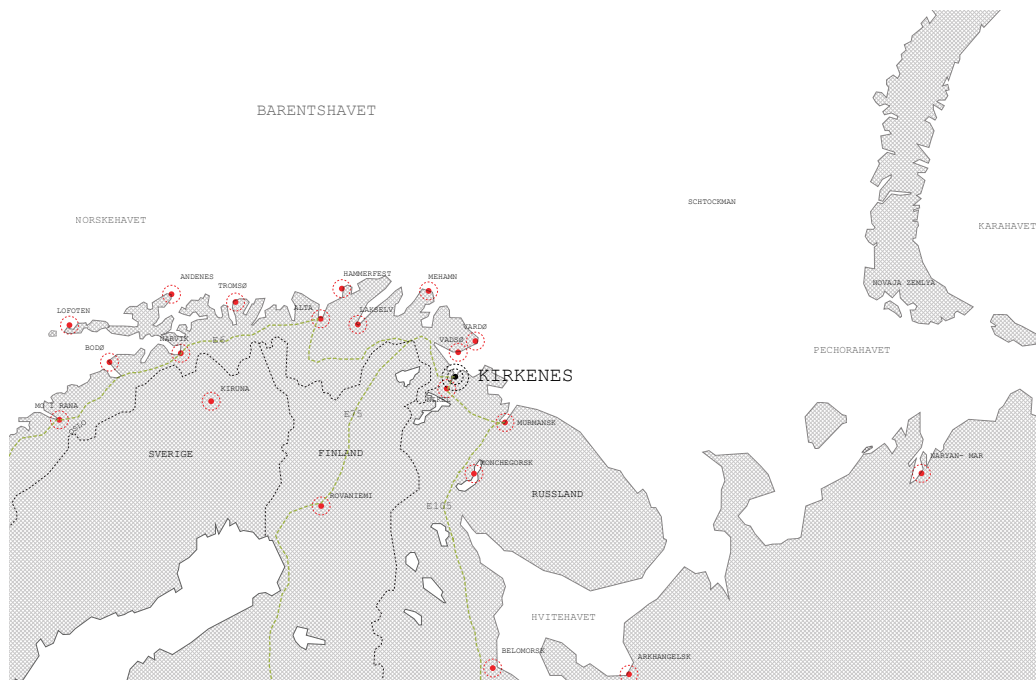
Vi tror på å legge opp til at endestedestinasjonen Kirkenes blir et sted en blir værende i noen dagen når turen med hurtigruta er over.

Potensialet i at flere tettsteder rundt byen kan dra nytte av turistene i større grad er stort. I både Pasvik og Bugøynes har de i det siste opplevd vekst i det lokale næringsgrunnlaget og har mye å tilby turistene av såkalte nisjeopplevelser og arktisk turisme.

Om vi styrker lokale opplevelses synlighet i sentrum, og i større grad legger opp til at turister og besøkende kan komme seg til sentrum, tror vi at potensialet som ligger i turistmengden som kommer med hurtigruta kan bli utnyttet. Vi tror også at Kirkenes sentrum som sted, med gjenreisningsarkitektur og et homogent 60-talls sentrum har et stort urealisert og interessant potensiale som reiselivsdestinasjon i seg selv.

Lokal matproduksjon, "arktisk jordbruk" som gir produkter med annerledes smak på grunn av vekstforholdene i nord, kan knyttes mot Hurtigruta og turisme, og kanskje etter hvert til verdensmarkedet gjennom NSR.

Selv ser Hurtigruta for seg å starte cruiseturisme til nordpolen, og å krysse grensa mot russland med sine passasjerer. Kan Kirkenes bli et knutepunkt for dette?



VEI FORBINDELSER

I D A G

E6 går gjennom Hesseng til Kirkenes og går i sentrum gjennom Solheimslia langs sjøkanten til Hurtigrutekaiaen.. Veistrekningen Hesseng- Kirkenes er en av de mest trafikkerte veistrekningen i hele Finnmark. Avstandene er store og gjør mange avhengig av bil for å komme seg rundt i kommunen. I Sør-Varanger kommune bruker de fleste bil, men kollektivtilbud finnes. Det går buss en gang i timen mellom Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn, og skolebussar går til flere av de andre små tettstedene rundt.

Det stor økning i antall grenseoverganger mellom Norge og Russland, og i 2013 ble det rapportert hele 300.000 overganger. Tallet ventes å nå 400.000 i 2015. Økningen ble særlig tydelig etter at grenseboerbevis ble innført for beboere i en radius av 30 km fra grensen. Storskog grensestasjon har for liten kapasitet og ønskes utbygd.

Veien mellom Kirkenes og Russland brukes foruten passasjertransport til generell godstransport, som fisk, tømmer, gruveindustriprodukt og produkter til maritim industri.

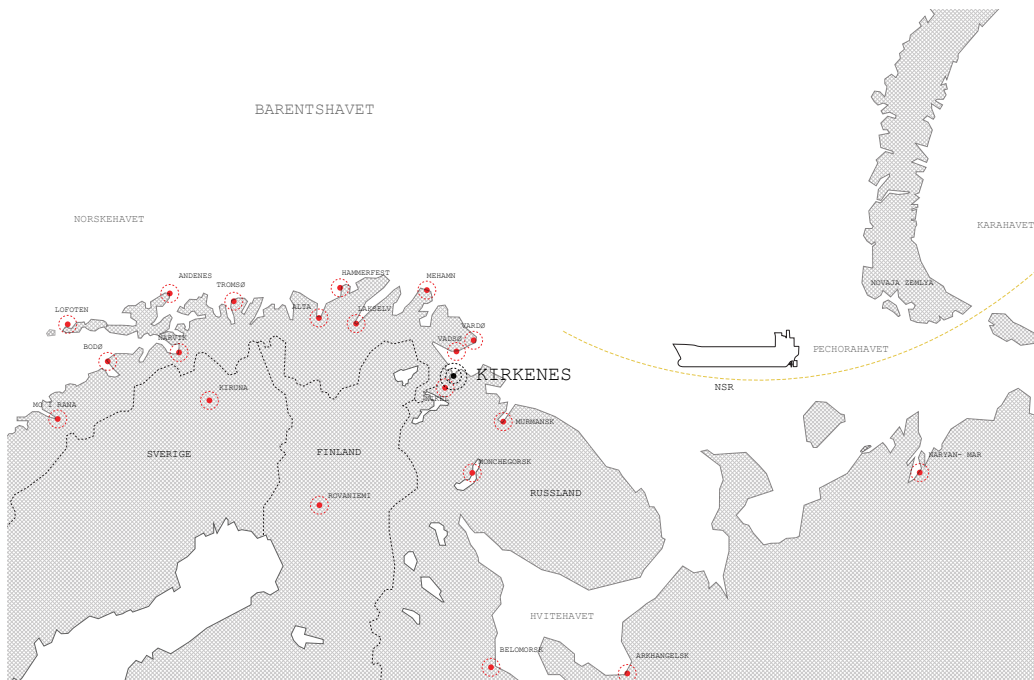
Kirkenes forbindes via E6 øst og sørover, og har også daglige bussavganger til Alta, Karasjok, Tana Bru, Hammerfest, Varangerbotn og Vadsø.

POTENSIALE

Vi vil se på veiforbindelsene i sentrum av Kirkenes og foreslå hvordan kjøremønsteret kan endres i sammenheng med hvordan vi ser for oss at byen kan og bør utvikles.

Vi ser stort potensiale i å utvikle kollektivtilbudet mellom Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn. Denne strekningen er veldig trafikkert, og det finnes heller ikke gang/sykkelvei eller fortau langs veien. Vi tror at dette kan være tiltak som kan bidra til mindre bilbruk.

Antallet turister som kommer til Kirkenes fra Russland er stigende, og potensialet for økt grenseturisme via bilvei er absolutt tilstede. Både enslige og hele russiske familier har etter at grenseboerbeviset ble innført i større grad reist til Kirkenes, for en helgetur, for å handle eller for å selv selge noe på det russiske markedet i byen. Vi ser at kulturutveksling og kontakt mellom innbyggere i Kirkenes russerne med grenseboerbevis i stor grad foregår gjennom handel. Derfor ønsker vi å etablere en bedre situasjon for russerhandel i Kirkenes. I dagens situasjon ligger russernes handlemekka "Spareland" utenfor sentrum, og russermarkedet ligger på torget som er ganske forblåst og trafikkert. Dette ønsker vi å gjøre noe med.



SJØFORBINDELSE

I DAG

I dag er den nordlige sjørute så vidt i bruk. I 2013 seilte 71 skip gjennom nordøstpassasjen. Det anslås at man sparer opp mot 40 prosent av transportstrekningen og om lag 20 prosent i drivstofforbruk på å gå igjennom NSR kontra via Suezkanalen på strekningen Yokohama-Hamburg. Erfaring tilsier at man fra Murmansk til Japan sparer 13 dager på å gå via NSR kontra Suez-kanalen, 11 dager på å gå til Sør-Korea og åtte dager til Kina. Russland som må stå for mye av utbyggingen av sikkerhets- og miljøberedskapen ønsker utvikling.

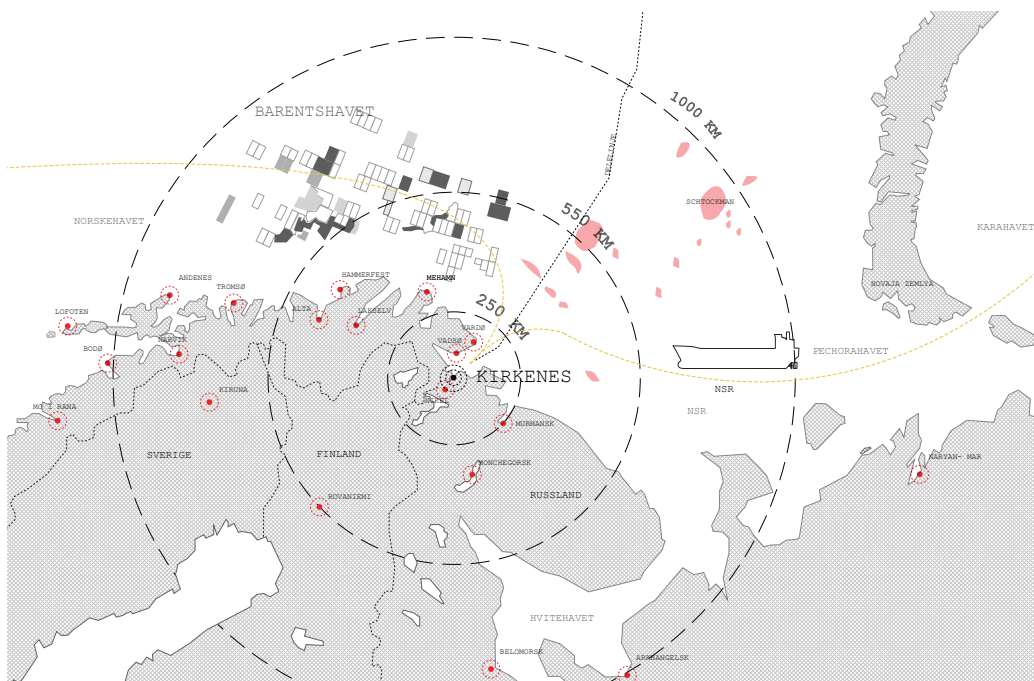
Lokalt i Kirkenes planlegges flere prosjekter som tenkes knyttet til oljevirkosomhet i Barentshavet og Nordlige sjørute. Både at vi finner olje og at polisen smelter er ganske sikkert, men beredskaps- og miljø sikkerhet er i begge tilfeller uavklart og vil kunne påvirke utfallet av hva som vil skje. I "Joint Barents transportplan" anbefaler utvalget å styrke havnene i Murmansk, Narvik og Kirkenes for fremtidig utvikling i regionen. I dag er havnen i Kirkenes brukt i forbindelse med maritim industri, havbruk og frakt av jernmalm.

Det kan være aktuelt å frakte med iskrogsskip over NSR før isen har smeltet tilstrekkelig om vinteren. Fordi slike skip er kostbare, er det aktuelt å etablere omlastningshavner der en laster over fra vanlige til iskrogsskip. Kirkenes er en aktuell i denne sammenheng. Logistikken i norske havner er veldig god sammenlignet med russiske havner og havnen i Kirkenes er lite værutsatt og i umiddelbar nærhet til ruten.

POTENSIALE

Om den nordlige sjørute skal benyttes mer i fremtiden er det avhengig av når og hvor fort polisen smelter. En isfri rute hele året kan gi stabile og sikre transportruter, og om en eventuell omlastningshavn etableres nær Kirkenes vil dette gi store ringvirkninger for byen. Andre byer, som Hammerfest og Murmansk er også aktuelle for dette formålet. At sjøruten blir mer brukt, er ganske sikkert. Men om et omlastningspunkt etableres i Kirkenes, er usikkert.







Vi vil se på hvordan Kirkenes kan utvikles uavhengig av hvor et slikt knutepunkt etableres.





Matrisen skal avdekke for oss interessante momenter i infrastrukturet vi vil jobbe med. Vi vil bruke dette til å se hvilke ruter og systemer vi kan styrke og omstrukturere for å få frem våre intensjoner.

UNDERSØKELSER TRANSPORTSYSTEM

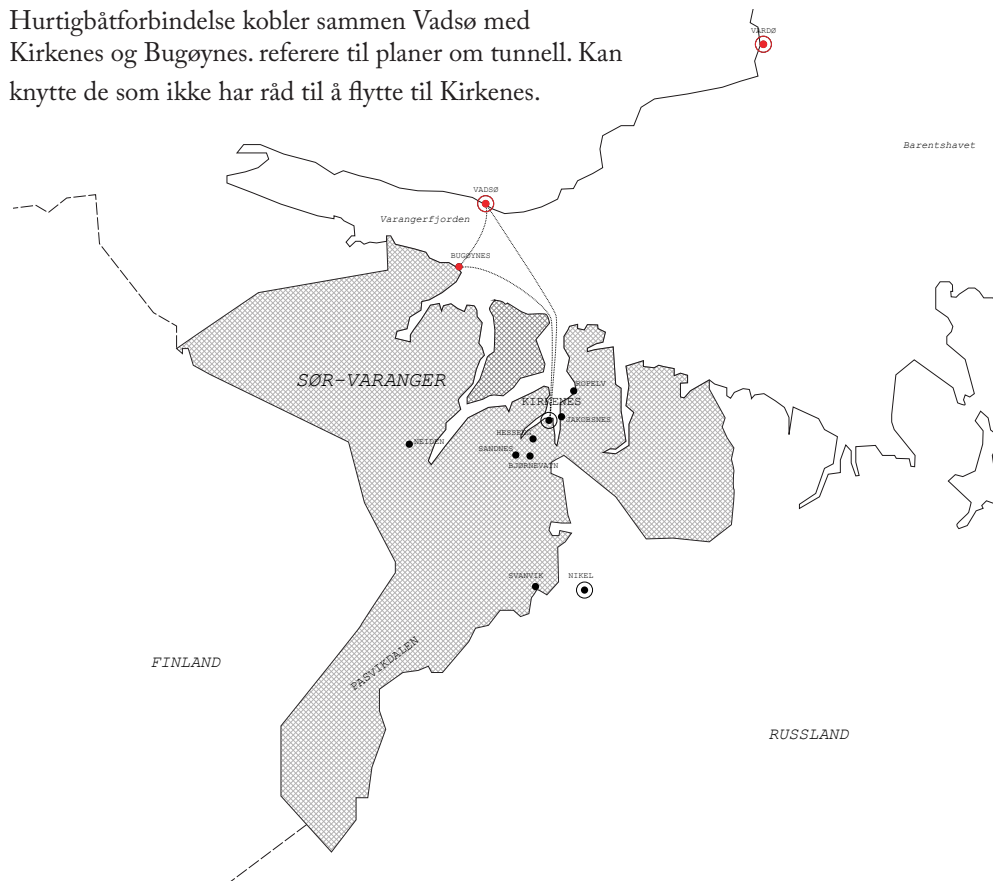
	snøscooter	spark/sykkel	bil/motorvogn	buss	fiskebåt	hurtigruta
 turisten	!			! ↺		•
 pendleren		!	•			
 besøkende		!	•			
 fastboende		!	•	! ↺		
 student	!	!	•	! ↺		
 kongekrabbe						+
 fisk			•		•	+
 malm						
 kjøtt			•			+
 tømmer			•			
 jordbruksprodukt						+
 olje og gass						
konklusjoner	<p>knytte scooterløypenettet på knutepunkter for offentlig transport.</p> <p>gjøre det enklere og bedre for turistnæringen å ta med folk på tur.</p> <p>gjøre det lettere for fastboende å ikke alltid ta bilen.</p>	<p>tilrettelegge og sikre bruk av spark og sykkel.</p> <p>opprette punkter for bysykkel/byspark i sentrum i nærheten av større knutepunkt for offentlig transport.</p> <p>tilrettelegge for sykkel/spark langs E6</p>	<p>vi vil jobbe med alternativer til bilbruk.</p> <p>forbindelser fra bil/motorvogn til andre typer transport.</p> <p>jobbe med bilkollektiv i boligtypologiene.</p>	<p>øke frekvensen på bussruter på belastede strekninger.</p> <p>endring av traseer i sentrum for å koble seg på nye utviklingsområder.</p> <p>koble bussrutene med knutepunktet for turistbuss i sentrum.</p>	<p>understreke og styrke fiskebåtenes kommersielle og historiske verdi ved å gi plass til disse i sentrumsområdet.</p> <p>knytte båtene sterkere opp mot felles varedistribusjonspunkt og mot NSR</p>	<p>introdusere flere turister for byen med nytt anløpssted og nytt punkt for videre forbindelser</p> <p>Sikre lokal verdiskapning gjennom lokalt varetransportpunkt nært Hurtigrutas anløpssted</p>

cruiseskip	lasteskip	fly	hurtigbåt	tankskip	tog
•		•			(+)
		•	+		(+)
		•	+		(+)
		•	+		(+)
		•	+		(+)
+	+	•			(+)
+	+	•			(+)
	•				(+)
+	+	•			(+)
	+				(+)
+	+				(+)
				(+)	
etablere et anløpssted for cruiseturisme ved dyptvannskaia	etablere et knutepunkt som kan formidle varer mellom Kirkenes sentrum og et omlastningspunkt for NSR.	vi vil ..	foreslå en forbindelse mellom Kirkenes og nærliggende steder som har gjensidig nytte av en ny sjøforbindelse	vi vil vise hvilke skipsforbindelser som planlegges i området rundt Kirkenes	vi vil foreslå hvordan en togforbindelse knyttes på systemet vi ser for oss i Kirkenes

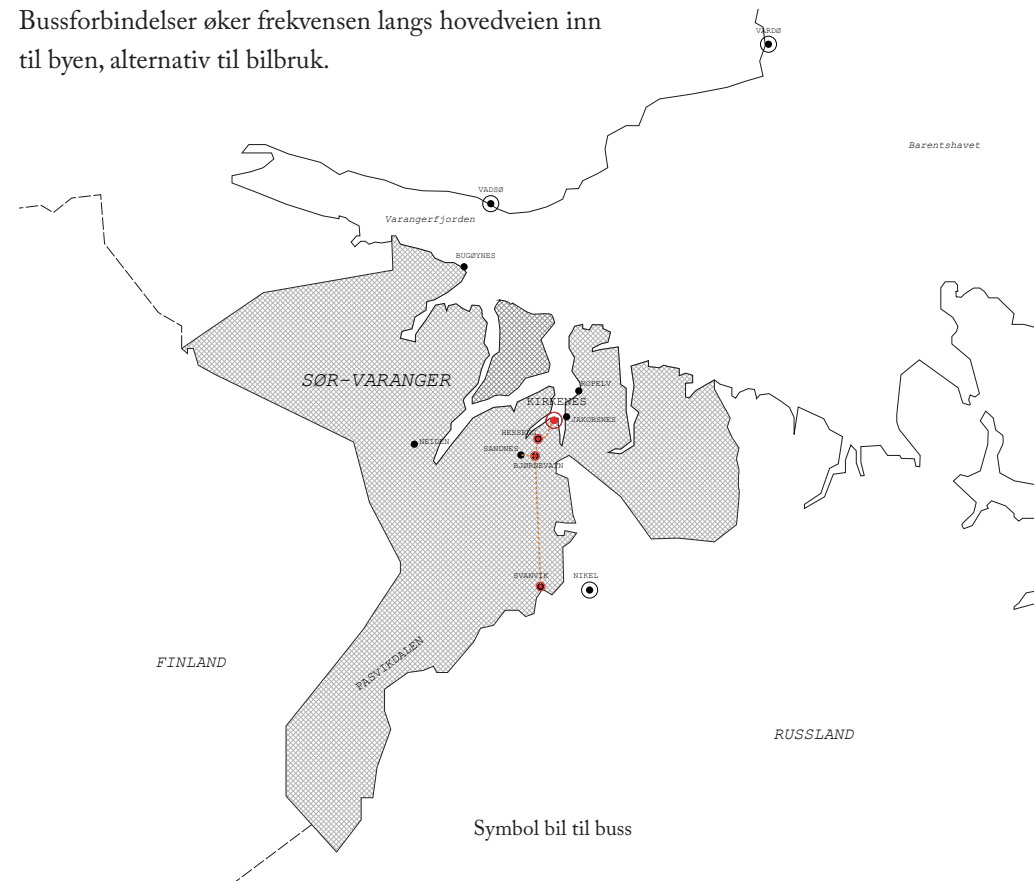
PRESENTASJON AV SYSTEM

SØR- VARANGER

Hurtigbåtforbindelse kobler sammen Vadsø med Kirkenes og Bugøynes. referere til planer om tunnell. Kan knytte de som ikke har råd til å flytte til Kirkenes.



Bussforbindelser øker frekvensen langs hovedveien inn til byen, alternativ til bilbruk.

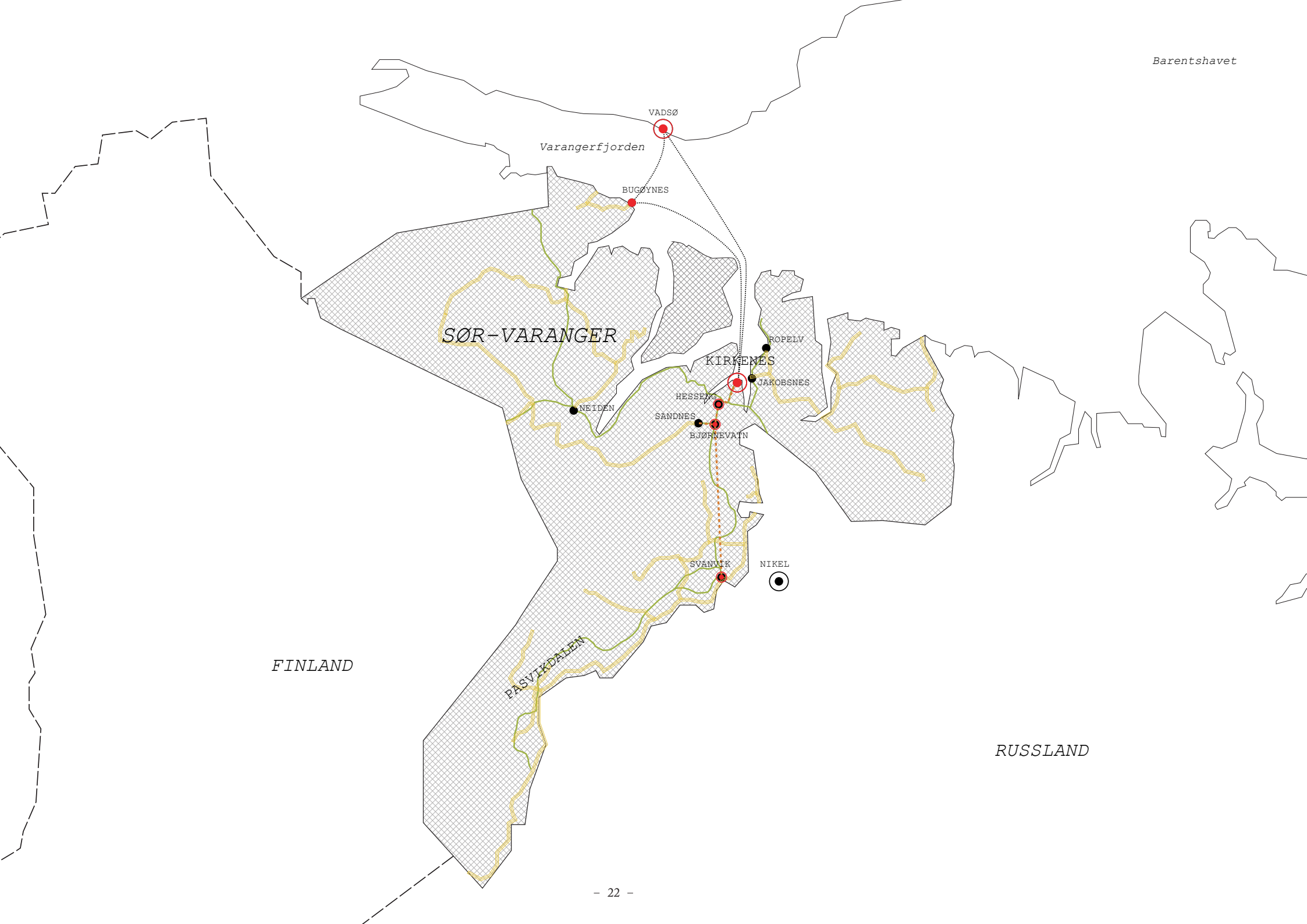


Bil



Scooterløypene knyttes opp mot buss så man kan komme til byen uten bil om man bor i usentrale strøk av kommunen.





KIRKENES - HESSENG - BJØRNEVATN

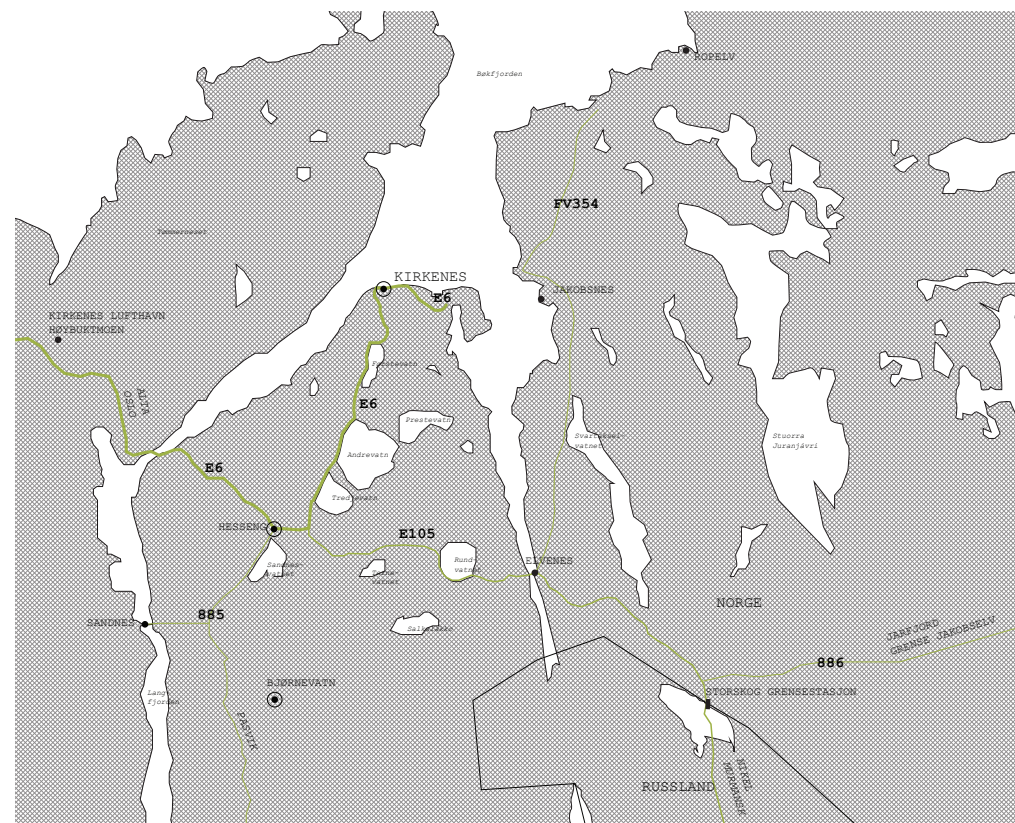
Lim inn konklusjoner og skriv om.

Ha med en som viser scooter til Sandnes?

Ta en runde til på bussforbindelser. Hvilke tettsteder og hvilke forbindelser fokuserer vi på?

Skal det gå sykkel/spark forbindelse til Bjørnevatn/ Sandnes eller bare til Hesseng?

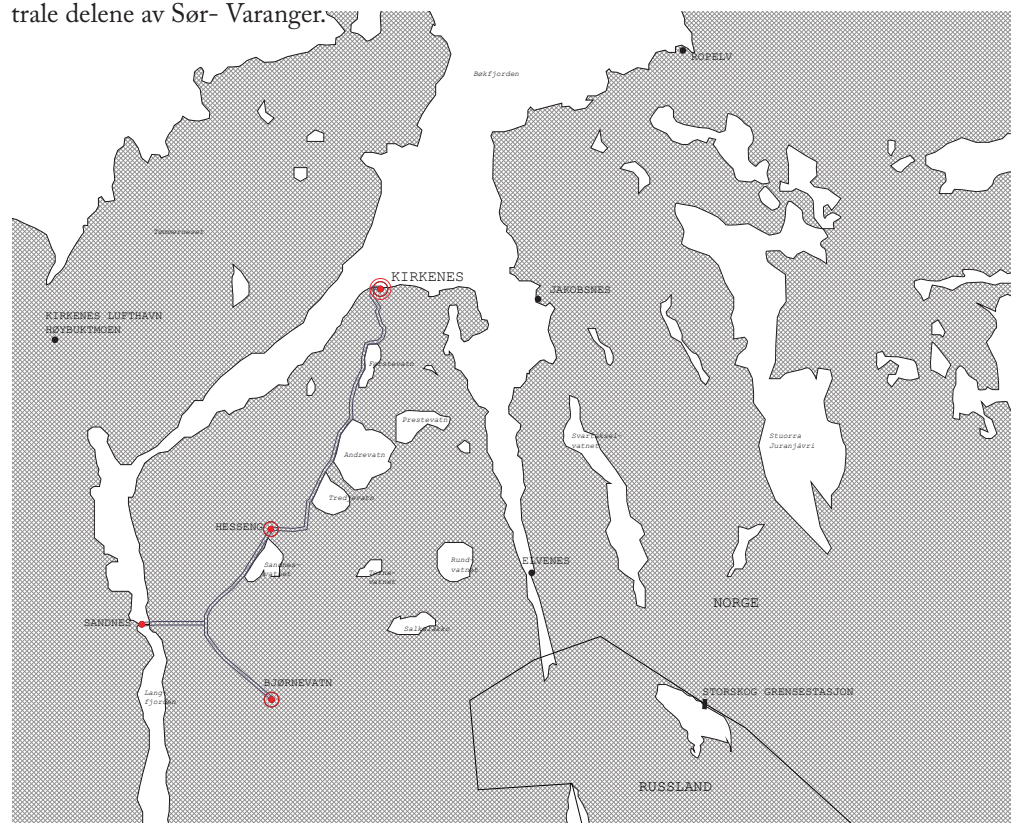
Bil



Bussforbindelser. Styrke kollektivtilbud for å knytte store tettstedene bedre sammen.



Sykkel/Spark. Tilrettelagt langs hovedveien inn til byen. Alternativ til bilbruk i de mest sentrale delene av Sør- Varanger.





Tømmerneset

KIRKENES LUFTHAVN
HØYBUKTHØEN

ALTA
OSLO

E6

HESSENG

Sandnes-
vatnet

SANDNES

885

Lang-
fjorden

PASVI

BJØRNEVATTN

KIRKENES

E6

Førstevattn

E6

Prestevattn

Andrevattn

Tredjevattn

E105

Terne-
vatnet

Rund-
vatnet

Salkelakko

FV354

JAKOBSNES

ELVENES

NORGE

Stuorra
Juranjávri

886

STORSKOG GRENSESTASJON

JARFJORD
GRENSE JA

26

KIRKENES BY

Lim inn konklusjoner og skriv om.

Hurtigruta legges til knutepunkt i byen



- Hva med varene i dette systemet? Motorkjøretøy mangler. Lastebilfrakt av jordbruksprodukt osv.

- Sentrumsplanen bør komme inn her.

Hurtigbåt som daglig forbindelse Vadsø- Bugøynes-Kirkenes (Vardø? LANGT)



Nye bussforbindelser binder sammen byen. Nytt knutepunkt. Nytt boligområde.



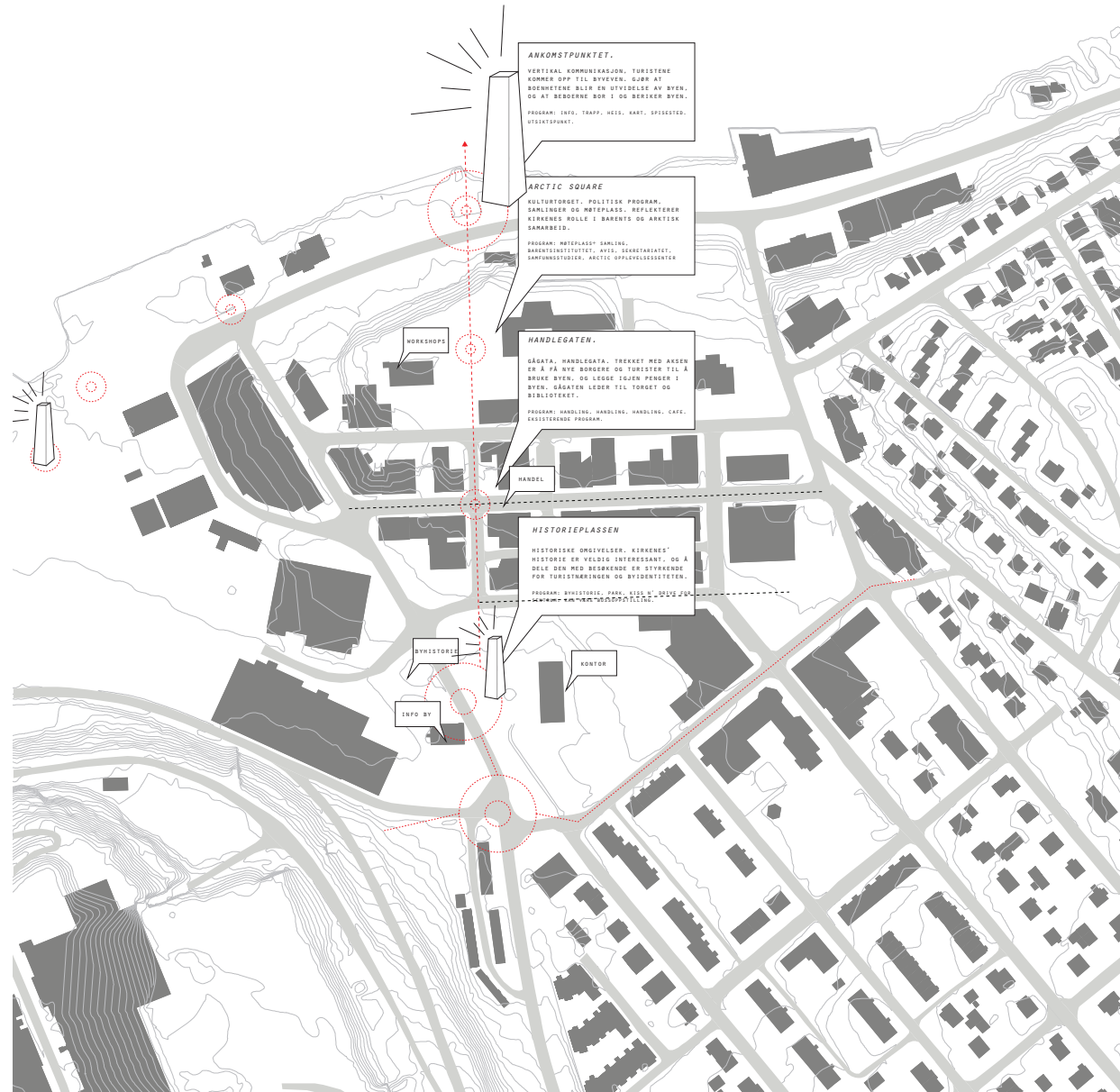
Nytt knutepunkt i byen hvor land og vanntransport møtes. Aktivisere sjøkanten.



IDÉER FRA TIDLIGERE OM ORGANISERING AV
INFRASTRUKTUR I BYEN



FORSØK PÅ HVORDAN AKSEN SKAL MARKERES.
 KNUTEPUNKTENE/ TRANSPORTPUNKTENE MARKERES
 MED LANTERNER I FORM AV BYGG. PROGRAMMET I
 LANTERNENE KAN TILPASSES STEDET MEN SKAL
 INNEHA VENTEAREALE OG TRANSPORTINFO.

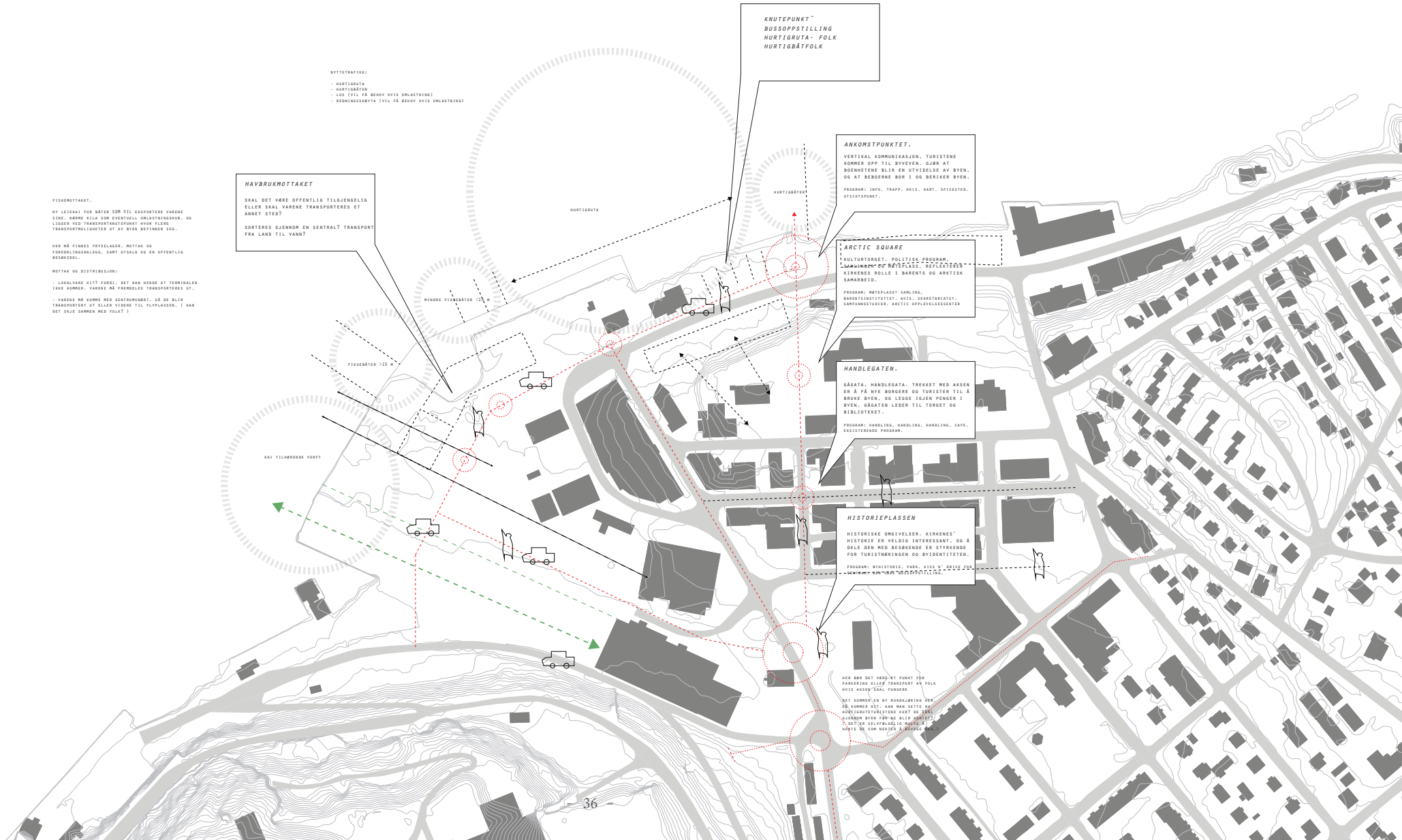


	FARTØY	EKSISTERENDE	TID ANLØP	CA STØRRELSE	TYPE LAST	KRAV TIL PLASS	BEHOV FOR FLYTEBRYGGE
	CRUISEBÅT	NEI	2-4 GANGER I MÅN	CA 100- 300 DAUTID,OVERNATTING, TRANSPORT FLYPLASS	MINNESAKER OG NØDVENDIG GODS	100 M PÅ HYER SIDE	NEI
	HURTIGBÅT	JÅ	09.45- 13.00 HYER SAN	CA OPP TIL 120 M	MINNESAKER OG GODS POST	100 M PÅ HYER SIDET	NEI
	HURTIGBÅT	NEI	X	20- 40 M	MINNESAKER	HURTIGBÅT 130 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	NEI
	FISKEBÅT/ TRÅLERE 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	JÅ	KOMER AN PÅ SECUND OG MARKED KUNDEKARBEI FISKES HELG ÅRST	15-30 M VARIERER.	FANGST	FISKEBÅT/ TRÅLERE 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	NEI
	MINDE FISKERÅTER/ TRÅLERE 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	JÅ	KOMER AN PÅ SECUND OG MARKED KUNDEKARBEI FISKES HELG ÅRST	ALLE FANGSTFARTØY UNDER 15 M	FANGST	MINDE FISKERÅTER/ TRÅLERE 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	JÅ
	GRABÅTER 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	JÅ	PRIMÆRT SOMMERHALVÅRET, PRIVAT LØSEN RUTE.	PRIVATE FARTØY, MOTOR OG SEIL.	MINNESAKER	GRABÅTER 135 M R FRA VANNLINJE TIL DEKKE(FRIEBORD) 13,5 M	JÅ

KARTLEGGING AV SPESIFIKASJONER PÅ ULIKE
FARTØY SOM KAN LEGGE TIL KAI I KIRKENES.

FLERE FARTØY KAN LEGGE TIL VED KAIER MED
SAMME SPESIFIKASJONER, MEN TID TIL KAI
ER UTFORDRENDE Å KOMBINERE DA FLERE HAR
UFORUTSIGBAR ANLØPSTID

SYNSING RUNDT HVORDAN SENTRUM OG HAVNEN
KAN ORGANISERES. AKSEN FRA SJØEN GJENNOM
BYEN ER FOR FOLKETRANSPORT OG GENERATOR
FOR LIV I BYEN. DET “GROVERE SYSTEMET VED
FISKE- OG VERFTSBRYGGENE KOBLES SAMMEN
MED FOLKETRANSPORTEN VED SJØEN OG BYENS
HISTORISKE TORG.



FOLK KOMMER INN ETT STED, VARER ET ANNET.
DE ER LIKEVEL BUNDET SAMMEN OG KAN SKAPE
SYNERGIEFFEKTER FOR HVERANDRE.

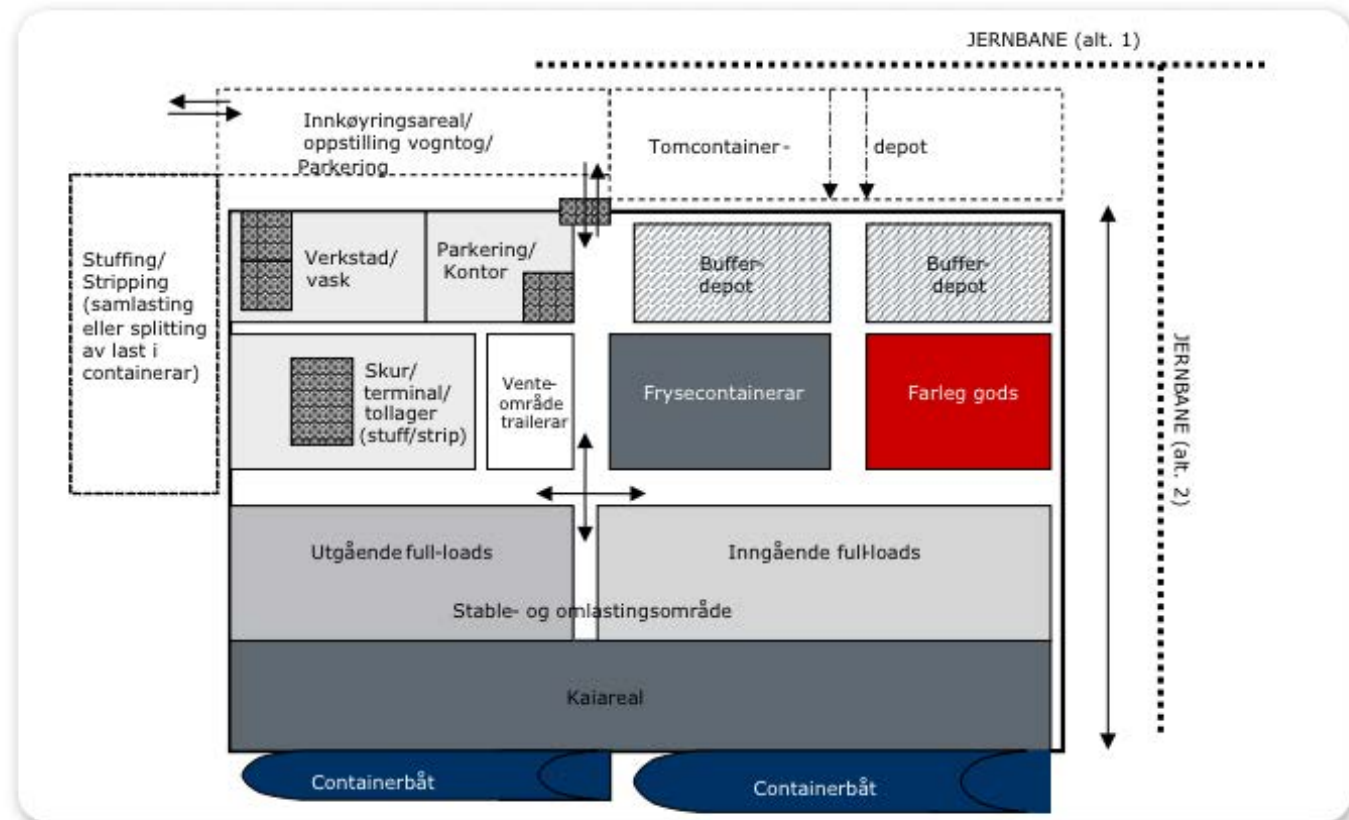


NORTHERN MARITIME CORRIDOR (NMC)

Hordaland er saman med dei andre Vestlandsfylka med i Interreg IIIb prosjektet "Northern Maritime Corridor" (NMC) der hovudmålsettinga er å utvikle transportkorridoren langs kysten opp til Russland som ein del av EU sitt overordna transportnettverk TEN-T. Korridoren har i dag ein viktig transportfunksjon, noko som vil forsterkast ytterlegare med auka aktivitet innanfor olje- og gasssektoren i Barentshavet.

Eit hovudmål i europeisk transportpolitikk er å få meir transport vekk frå vegnettet og over på jernbane og sjø. Flaskehalsar i vegnettet og miljøomsyn er viktige grunngevingar. Dette er ikkje framtidsvisjonar, men noko som faktisk er i ferd med å bli gjennomført. Problema og flaskehalsane på vegnettet og jernbanen i Nord-Tyskland er no så store at marknaden tvingar fram ei overføring til sjøtransport.

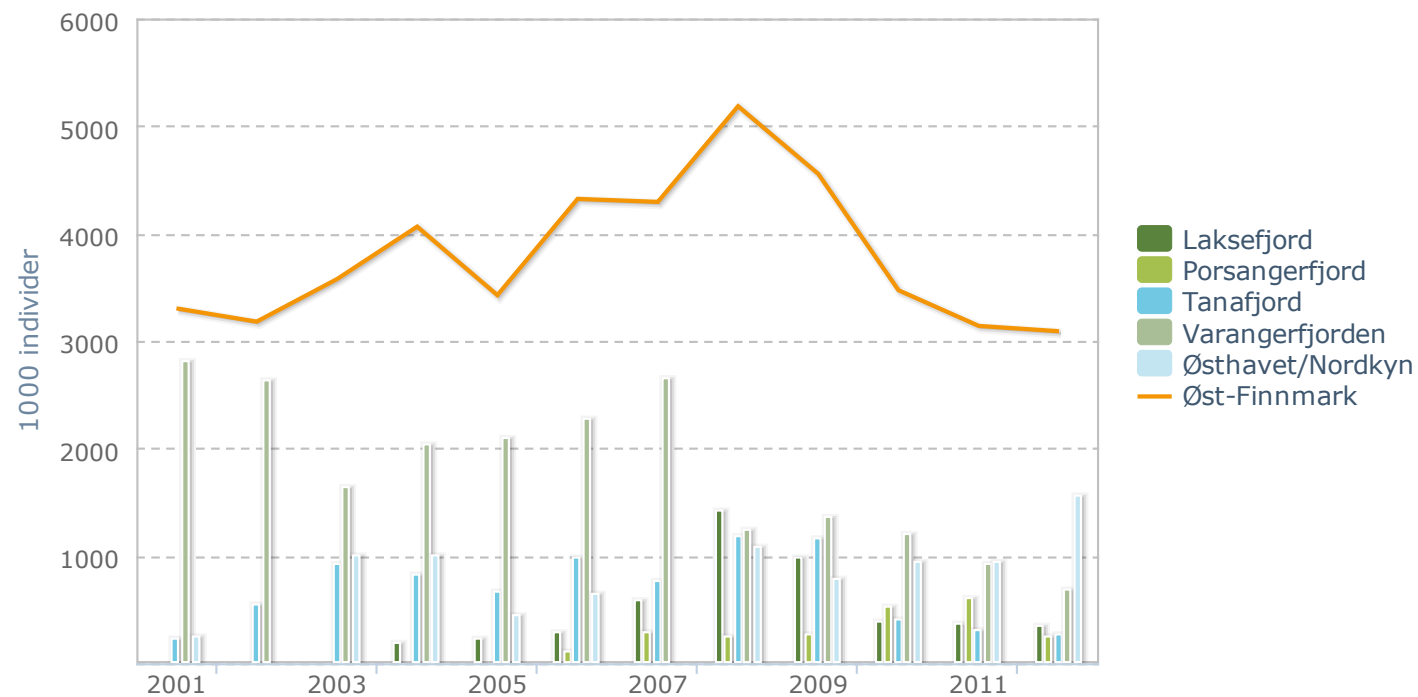
Politikken i EU fokuserer sterkt på intermodale transportar, eller det ein kan kalle saumlause transportkjeder mellom fleire transportformer. Sentralt i denne satsinga står altså sjøtransporten eller motorvegane til sjøs (Motorways of the Sea (MOS)). Utvikling og tilpassing til denne typen dør-til-dør transportkjeder vert stadig meir avgjerande for norsk næringsliv. Sett frå Europaligg alt til rette for direkte sjøbasert transport til og frå effektive hamner på vestlandskysten. Dette vil vere framtidas transportløyning.



Figur 5.2 Intermodal containerterminal (Kjelde: Port Designers Handbook: Recommendations and Guidelines, Thoresen 2003)

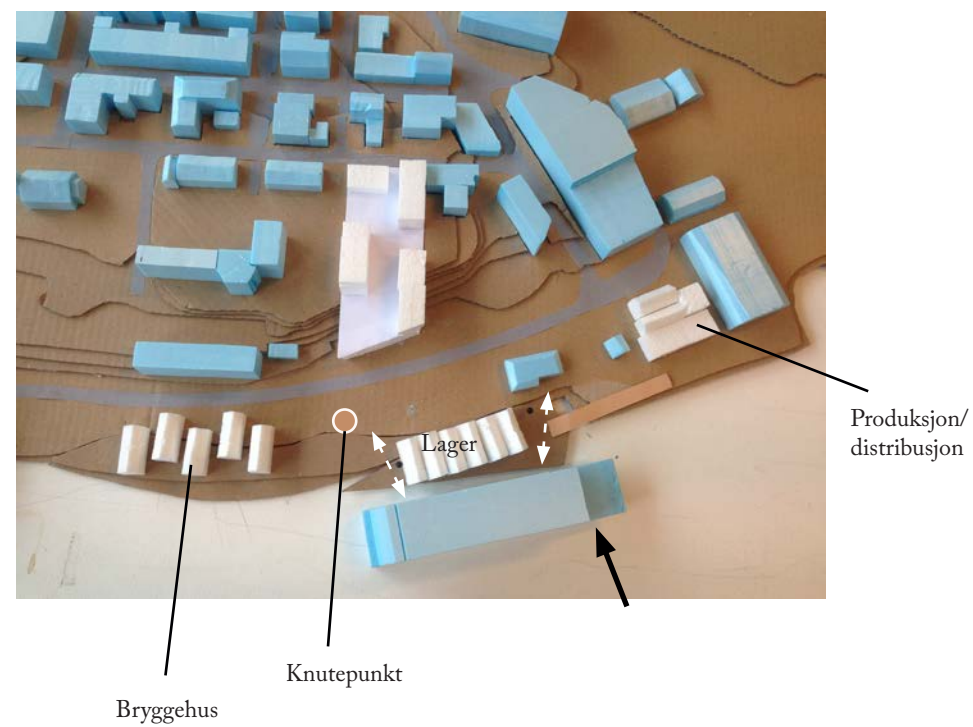
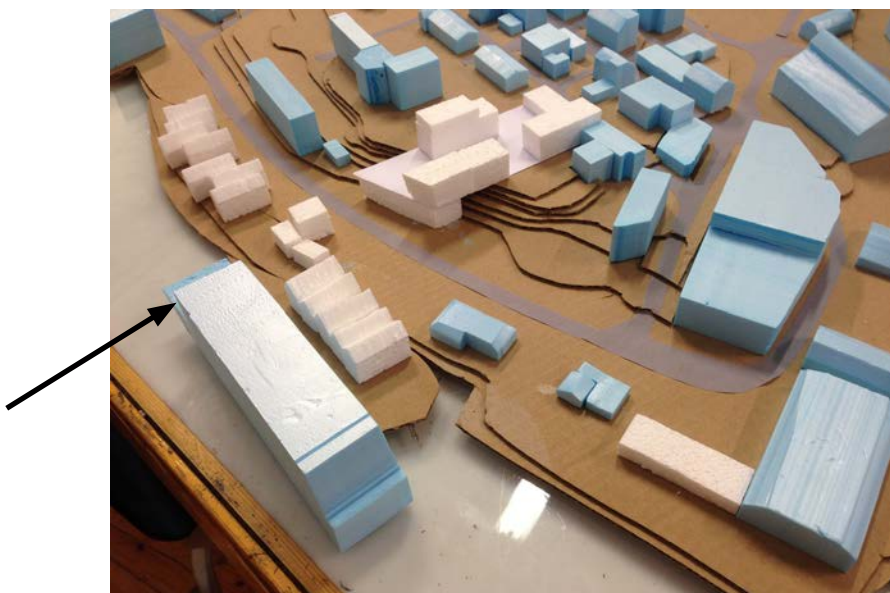


Totalbestand av kongekrabbe **Indeks krabber > 70 mm skjoldlengde**



Kilde: Havforskningsinstituttet

Lisens: NLOD



For å opprettholde dagens godstransport trenger en evt ny terminal:

Kaldlager 1400 m²

Varmelager 350 m²

Fryselager 50 m²

Kjølelager 40 ²

Ute lager 1000 m²

I tillegg kreves det kontorarealer og ute areal nok til å kunne kjøre til/fra med lastebiler, da uten å komme i konflikt med passasjerer/E6.

Dere må også ta høyde for areal til:

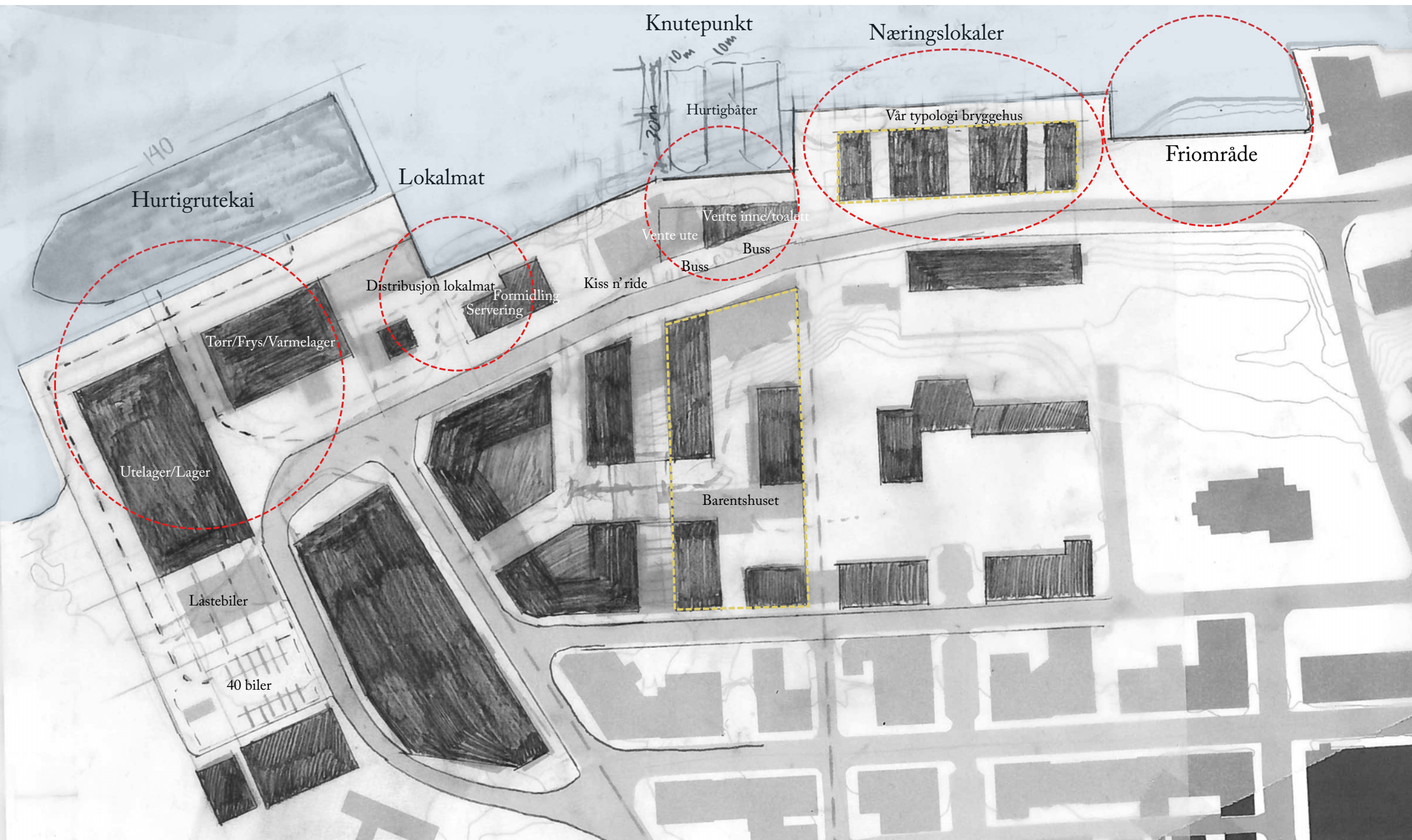
Busser (15-20 stk på sommerstid)

Taxier

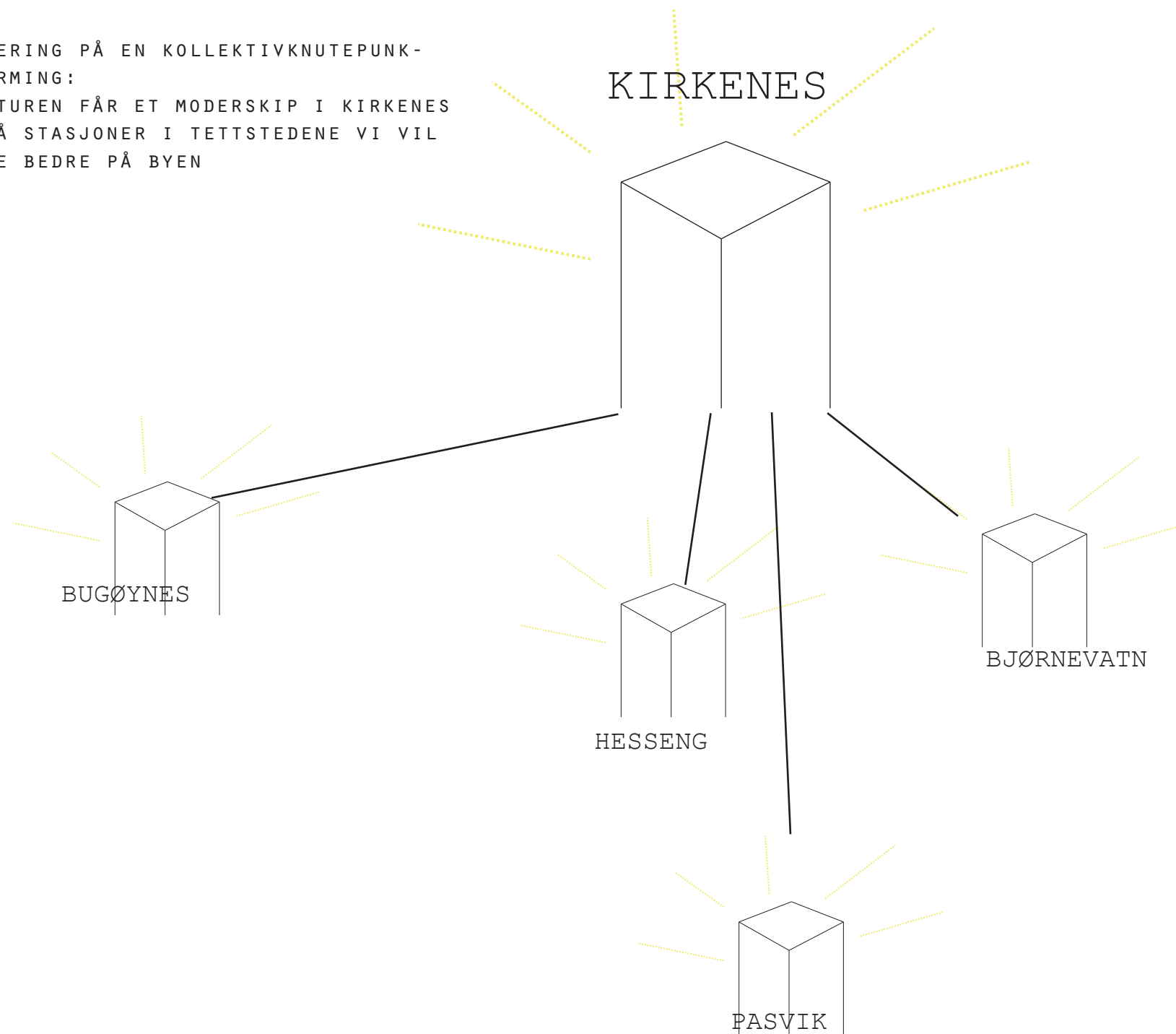
Oppstillingsplass for biler som skal ferges med H-ruta (40 påstigende og 40 avstigende)

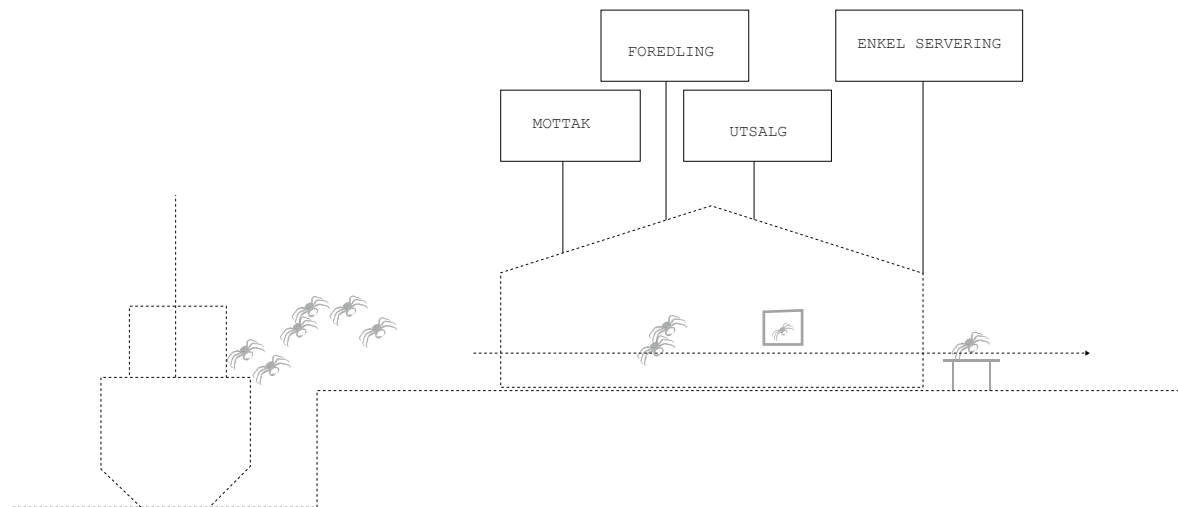
Parkeringsplass til besøkende på h-ruta

Re busser så må det også være plass for at vi kan kjøre bagasjegrinder med truck fra båt og rett til de respektive busser.



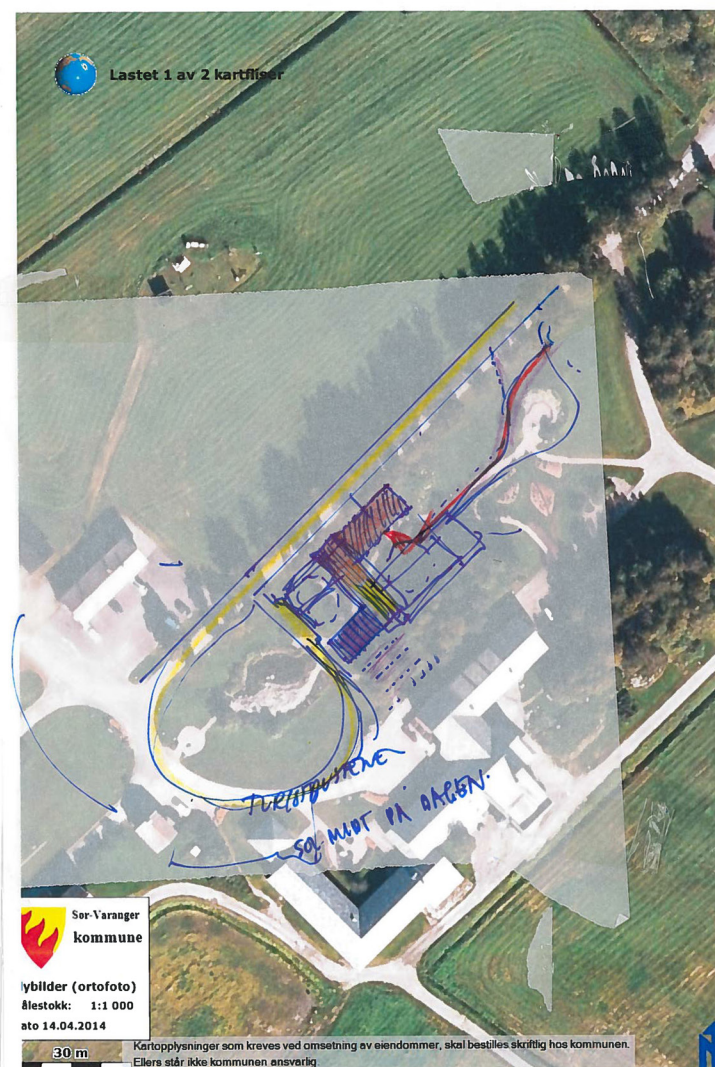
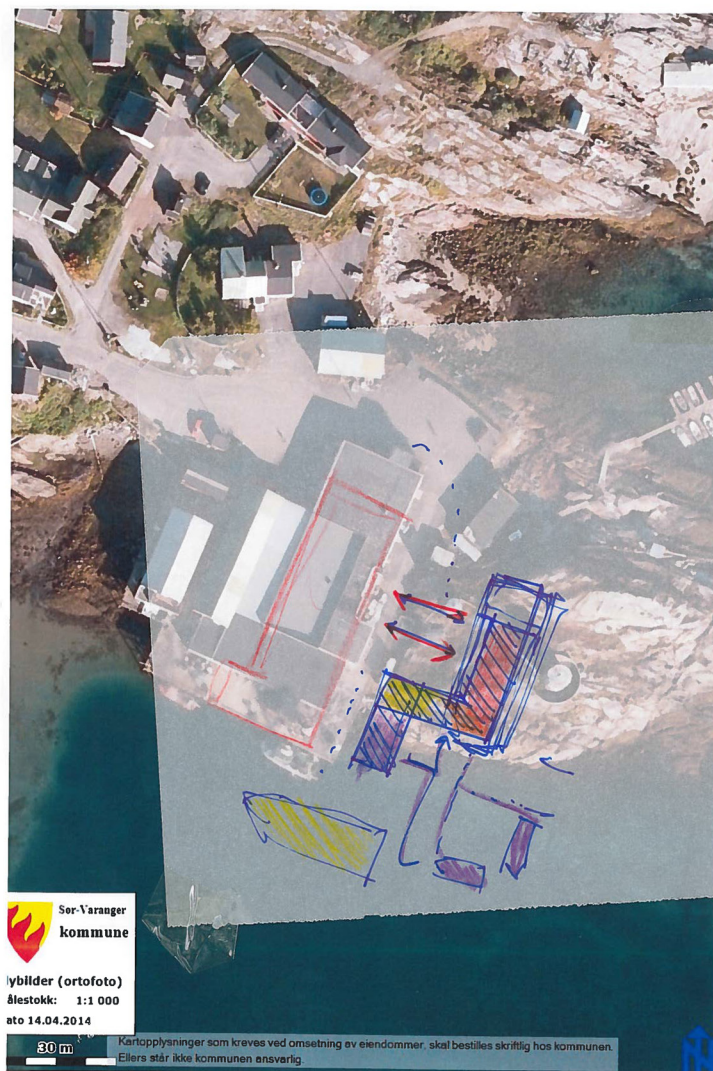
SKISSERING PÅ EN KOLLEKTIVKNUTEPUNK-
TUTFORMING:
STRUKTUREN FÅR ET MODERSKIP I KIRKENES
OG SMÅ STASJONER I TETTSTEDENE VI VIL
KNYTTE BEDRE PÅ BYEN



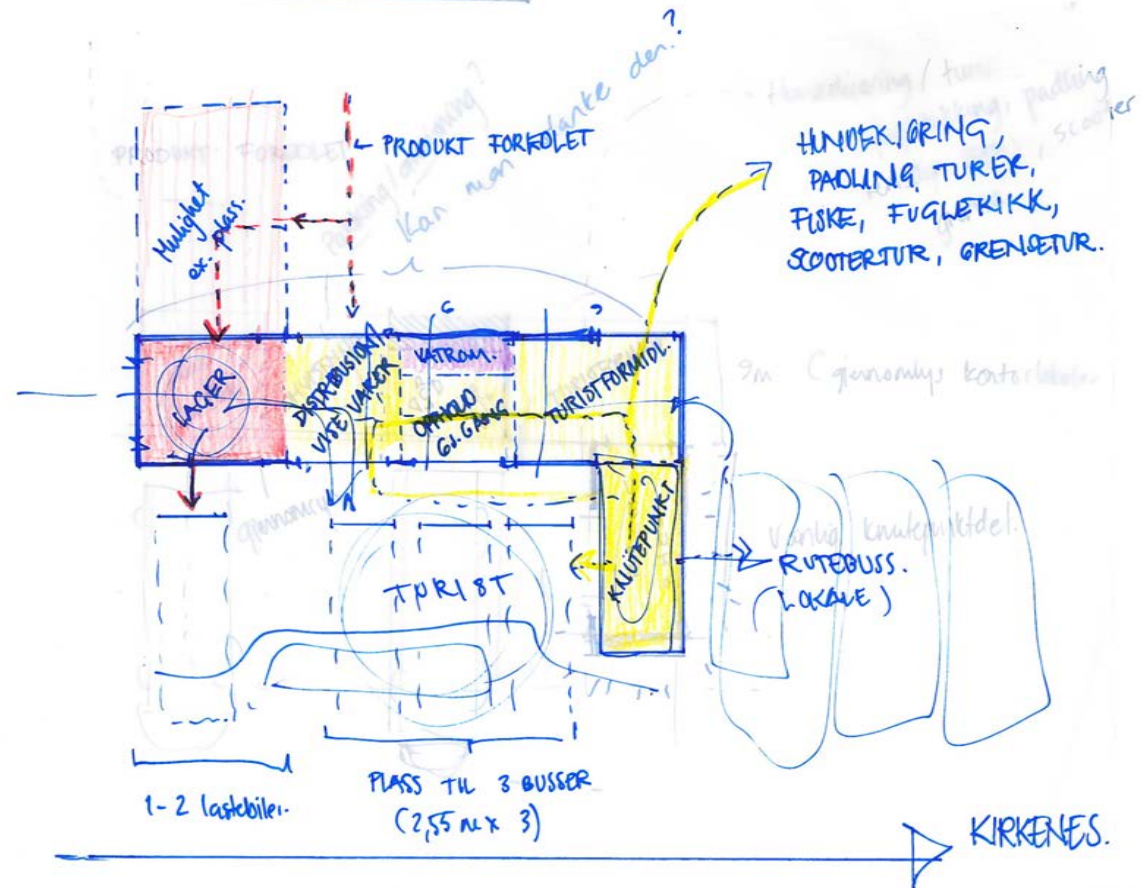


DISTRIBUSJON AV VARER SOM HAR POTENSIALE TIL
Å RETTE SEG MOT EN VOKSENDE TURISTNÆRING.

DAGLIGE ANLØP AV HURTIGRUTA TIL SENTRUM KAN
GENERERE AKTIVITET PÅ KAI OG VÆRE EN GOD
SATSING "PÅ SI" FOR FISKERINÆRINGEN. DETTE
KAN OGSÅ KOMBINERES MED TURER.



KNUTEPUNKT + DISTRIBUSJONSENTER



Kilder:

Joint Barents Transportplan 2013

Panstrategi for Sør-Varanger kommune 2012-2015

[http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$All\)/0D9B1BADEB8D48AAC1257B16004F-C350?OpenDocument](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($All)/0D9B1BADEB8D48AAC1257B16004F-C350?OpenDocument)

Hurtigrutas foredrag på Kirkeneskonferansen 2014 (se feltarbeid for sammendrag)

